

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXV. — Wydana i rozesłana dnia 23 maja 1885.

70.

Dokument koncesyjny z dnia 21 kwietnia 1885,

na kolej żelazną parową z Salzburga do granicy austriacko-bawarskiej w kierunku Berchtesgaden.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Aleksander Werner, inżynier cywilny w Linzu urzędownie upoważniony, podał prośbę o udzielenie mu koncesyi na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej (tramwaju parowego), która wybudowana być ma po części jako drogowa od Salzburga do granicy austriacko-bawarskiej w kierunku Berchtesgaden, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać proszącemu koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180) i z dnia 28 grudnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 203), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszowi prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem nor-

malnym (tramwaj parowy) od stacyi w Salzburgu kolei Cesarzowej Elżbiety na Hellbrunn, Grödig i St. Leonhard do granicy austriacko-bawarskiej w kierunku Berchtesgadenu.

We względzie połączenia kolei koncesyonowanej z przedłużeniem do Berchtesgaden, które ma być wybudowane na obszarze bawarskim, zawarta będzie umowa między Rządami austriackim i królewsko-bawarskim a koncesyonaryusz jest obowiązany poddać się postanowieniom onejże i obowiązkom z nich dla niego wynikającym.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj, tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż uwolnienie od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesyonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej natychmiast po otrzymaniu pozwolenia na budowę, ukończyć ją w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma koncesyonaryusz kaucyą w sumie pięć tysięcy (5.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya może być uznana za przepadłą.

§. 4.

Do wybudowania tej kolei koncesyonowanej, nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolei ze względu na dobro publiczne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do

warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i do Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa przepisanych w Porządku ruchu kolei żelaznych, o ile ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo utworzenia Spółki akcyjnej za osobnem pozwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi.

Spółka akcyjna, gdy zostanie utworzona, wejdzie we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusza.

Wypuszczenie obligacyj pierwszorzędnych jest wzbronione, natomiast nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wypuszczenia akcyj pierwszorzędnych za sumę aż do trzech piątych ($\frac{3}{5}$) części kapitału zakładowego imiennego, a które we względzie przynoszenia odsetek i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akcjami zakładowymi.

Statut Spółki, jakoteż formularze akcyj, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma według planu amortyzacyi, który Rząd zatwierdzi.

§. 7.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia na czas okresu koncesyjnego ruchu kolei koncesyonowanej na rachunek koncesyonaryusza, w którym to razie koncesyonaryusz obowiązany jest zwrócić Rządowi koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione, a które według okoliczności oznaczone będą ryczałtowo.

Warunki tego utrzymywania ruchu określone będą w umowie, którą Rząd zawrze z koncesyonaryuszem.

§. 8.

Koncesyonaryusz obowiązany jest w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolei koncesyonowanej bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakiegokolwiek innych czynności wojennych na drogach, po których kolej będzie przechodziła.

§. 9.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych, a to stósownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na kolei Cesarzowej Elżbiety kiedykolwiek obowiązować będą.

Postanowienia te stósowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe

i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmerji, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyj dla oddziałów kolei polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowemi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciąży na koncesyonaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i Obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 10.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznemi i finansowemi.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej w każdym czasie po upływie lat piętnastu od jej wybudowania i otwarcia na niej ruchu a w tym razie wynagrodzi koncesyonaryusza gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat pięciu przed rzeczywistą chwilą odkupu a to oddzielnie linii głównej i każdej z dwóch odnóg, z tego stracony będzie czysty dochód dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat trzech.

Gdyby jednak średni czysty dochód kolei w sposób powyższy obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po pięć od sta i umorzenia w ciągu okresu koncesyjnego kapitału zakładowego imiennego przez Rząd zatwierdzonego, natenczas ta kwota roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

Jako wynagrodzenie płacona będzie koncesyonaryuszowi renta wyrównująca powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, a to w ratach pół-

rocznych z dołu dnia 30 czerwca i 31 grudnia każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego.

Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie, zamiast nie płatnych jeszcze rat renty odkupu, zapłacić tytułem ceny kupna wartość kapitałową tychże rat, zdyskontowaną przez potrącenie odsetek od odsetek.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób płacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa.

Obligacje liczone będą po kursie średnim obligacyj rządowych tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półroczia bezpośrednio poprzedzającego.

Cyfra rzeczywistego jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu Rządu.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei, niniejszem koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobowe z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były całkiem lub częściowo użyte, stósownie do swego przeznaczenia.

§. 12.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobowe, z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były całkiem lub częściowo użyte stósownie do swego przeznaczenia (§. 11).

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzyma koncesyonaryusz na własność fundusz zasobowy utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa należące się mu po zamknięciu rachunkow ostatniego okresu ruchu, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił go z tym wyraźnym dodatkiem, że te zakłady i budynki nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wydelegowania komisarza do wglądania w zarząd kolei.

Gdyby utworzyła się Spółka akcyjna, komisarz przez Rząd ustanowiony ma prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi przedstawiającej dyrekcją Spółki, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się sprzeciwiały ustawom albo publicznemu dobru.

Za nadzór niniejszem ustanowiony, koncesyonaryusz aż do dalszego rozporządzenia nie jest obowiązany płacić skarbowi państwa wynagrodzenia.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyę jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami w niej zawartymi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia dwudziestego pierwszego miesiąca kwietnia w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym piątym, Naszego panowania trzydziestym siódmym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

71.

Ustawa z dnia 25 kwietnia 1885,

o wybudowaniu kolei żelaznej od Doboju na Donją Tuzłą do Simin Hanu.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

§. 1.

Upoważnia się c. k. Rząd do zezwolenia, ażeby na wybudowanie kolei z wąskim szlakiem od Doboju na Donją Tuzłą do Simin Hanu użyte zostały nadwyżki dochodów krajowych Bośni i Hercegowiny na potrzeby zwyczajnej administracyi nie wydane w sumie najwięcej aż do 1,300.000 zł. a według okoliczności aby na podstawie tychże zaciągnięto pożyczkę w kwocie aż do sumy powyższej.

Przychody tej kolei zamieszczać należy w rachunkach przychodów krajowych Bośni i Hercegowiny jako wpływy.

§. 2.

Zmieniają się §§. 1 ustaw z dnia 4 lutego 1881 (Dz. u. p. Nr. 9) i z dnia 5 czerwca 1884 (Dz. u. p. Nr. 92) w ten sposób, że, dopóki nadwyżki administracyi krajowej bośniacko-hercegowińskiej będą obracane na pokrycie rzeczonych kosztów budowy a według okoliczności na opłatę odsetek od zaciągniętej pożyczki i umorzenie tejże, tylko nadwyżki ruchu linii zenicko-serajewskiej i mostarsko-metkowieckiej, z nadwyżki dochodów krajowych, gdyby jeszcze zostały po pokryciu rze-

ezonego wydatku, mają być obracane na opłatę odsetek od pożyczek udzielonych z aktywów dawnych finansów centralnych na zasadzie przerzeczonych ustaw i na umorzenie tych pożyczek.

§. 3.

Ustawa niniejsza nabywa mocy od dnia ogłoszenia pod warunkiem, że zgodne z nią postanowienia uzyskają moc prawa w krajach korony węgierskiej i będą ogłoszone jednocześnie z ustawą niniejszą.

Wiedeń, dnia 25 kwietnia 1885.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

72.

Ustawa z dnia 1 maja 1885,

o przyzwoleniach i warunkach do wybudowania kolei miejscowej ze Lwowa do Rawy ruskiej.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, iżby wziął udział w dostarczeniu kapitału na wybudowanie projektowanej przez c. k. Spółkę uprzyw. kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej kolei miejscowej od Lwowa do Rawy ruskiej przez objęcie akcji zakładowych Spółki akcyjnej, która do wybudowania tej kolei miejscowej będzie utworzona, za sumę dziewięćset tysięcy (900.000) złotych w walucie austriackiej papierami.

Na to uczestnictwo skarbu państwa pozwala się pod warunkiem, że dostarczenie reszty kapitału na budowę w sumie nieprzekraczalnej 2,700.00 zł. będzie zapewnione, a to

1. kwota częściowa 120.000 zł. niezwrotnymi dodatkami kraju Galicyi i miasta Lwowa,

2. pozostała zaś kwota 2,580.000 zł., z której najwięcej 2,320.000 zł. pozwala się wypuścić w akcyach pierwszorzędnym przyszłej Spółki akcyjnej, bez obciążenia skarbu państwa, w taki sposób, że przerzeczona Spółka wziąć ma na siebie odpowiedzialność tak za to, jak i za wystarczenie powyższej łącznej sumy kapitału.

Gdyby zostało zapewnione przedłużenie kolei miejscowej w mowie będącej od Rawy ruskiej do granicy państwa ku Netrebie (Tomaszowu) dla połączenia jej z siecią kolei rosyjskich, wyżej rzeczona łączna suma kapitału może być podwyższona przez wypuszczenie akcji pierwszorzędnym i zakładowym za sumę, którą administracya państwa oznaczy.

Artykuł II.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędnym, w artykule I wzmiankowanych, wymierzana będzie najwyżej po pięć od sta, dopóki akcye zakładowe nie nabędą prawa do pobierania dywidendy.

Akcyje zakładowe, które Rząd ma objąć w myśl artykułu I, używać będą tych samych praw, co inne akcyje zakładowe przyszłej Spółki akcyjnej i prawo głosowania nie może być co do tychże akcyj statutem ścieśnione ani ograniczeniem go do nieprzekraczalnej ilości głosów, ani też względem na posiadaczy akcyj pierwszorzędnych.

Artykuł III.

Kwoty przypadające na akcyje zakładowe, które Rząd ma objąć w myśl artykułu I, wniesione będą za niestępowaniami potwierdzeniami odbioru w pięciu równych ratach rocznych, poczynających się od roku 1887, w terminach, które administracya państwa do tego wyznaczy.

Pierwsza z tych rat nie będzie w żadnym razie zapłacona pierwszej, aż dopiero po należytem udowodnieniu, że reszta kapitału na budowę, w artykule I wyszczególnionego, została wniesiona i wyczerpana a kolej miejscowa od Lwowa do Rawy ruskiej, w artykule I wzmiankowana, zgodnie z koncesyą skończona i na użytek publiczny oddana.

Artykuł IV.

Kolej miejscowa, w artykule I wzmiankowana, ma być wybudowana jako miejscowa ze szlakiem normalnym a skończona i oddana na użytek publiczny w przeciągu dwóch lat od daty nadania koncesyi.

Artykuł V.

Ustawa z dnia 24 maja 1874 (Dz. u. p. Nr. 85) o warunkach i przyzwoleniach dla Spółki akcyjnej kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej w celu przedłużenia jej linii od Lwowa do granicy krajowej pod Netrebą (Tomaszowem) traci moc obowiązującą.

Artykuł VI.

Ustawa niniejsza nabywa mocy od dnia ogłoszenia.

Wykonanie onejże poruczam Memu Ministrowi handlu i Memu Ministrowi skarbu.

Budapeszt, dnia 1 maja 1885.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

73.

Ustawa z dnia 3 maja 1885,

o sprzedaży niektórych nieruchomości państwa i sposobie użycia sum za nie otrzymanych.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

1. Upoważniam Mego Ministra skarbu do sprzedania następujących nieruchomości w Pradze a mianowicie:

- a) części tak zwanych koszar jazdy Nr. konsk. 1043/II rozległości 2.237·39 metrów kwadratowych;
 - b) tak zwanego budynku dyrekcji budowniczej wojskowej Nr. konsk. 147/II rozległości 1.701·3 metrów kwadratowych;
 - c) tak zwanych koszar Farabowskich Nr. konsk. 1008/II rozległości 766·44 metrów kwadratowych;
 - d) tak zwanych koszar przy Nowej bramie Nr. konsk. 991/II rozległości 4.414·17 metrów kwadratowych i należącego do tak zwanego małego budynku Nr. konsk. 1012 II rozległości 412·89 metrów kwadratowych.
2. Sumę za nie otrzymaną oddać należy administracji wojskowej na odpowiednie zastąpienie ubytku.
3. Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Memu Ministrowi skarbu.
- Budapeszt, dnia 3 maja 1885.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Dunajewski r. w.

74.

Rozporządzenie ministerstw skarbu i handlu z dnia 5 maja 1885,

**tyczące się częściowego znizenia ceny listów przewozowych kolejowych z wydrukowanym
znaczką stęplowym.**

Zmienia się taryfę cen listów przewozowych kolejowych ze znaczką stęplowym, ogłoszoną rozporządzeniem z dnia 1 kwietnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 41), jakoteż ustęp 8 b) onegoż rozporządzenia w ten sposób, że cena 1.000 sztuk listów przewozowych bez wydrukowania firmy, na papierze przepisany do sprzedaży pojedynczemi sztukami (1 pozycja taryfy) ustanowiona w kwocie 4 zł. 50 c. zniziona zostaje od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia dla zamawiających najmniej 1.000 sztuk na 4 zł.

Inne postanowienia rzeczzonego rozporządzenia i taryfy zatrzymują moc swoje.

Dunajewski r. w.

Pino r. w.

75.

Rozporządzenie ministerstwa handlu z dnia 6 maja 1885, tyczące się przyjmowania kapsli, kapsli blaszkowych i naboju metalowych do przewozu pocztą.

W porozumieniu z c. k. wspólnem ministerstwem wojny i król. węgierskiem ministerstwem robót publicznych i komunikacji kapsle, kapsle blaszkowe i naboje metalowe, t. j. naboje z osłonami wyłącznie z metalu zrobionemi, przeznaczone do

broni palnej ręcznej, pozwala się przyjmować do przewozu pocztą z zastrzeżeniem zachowywania przepisów rozporządzenia ministerstw spraw wewnętrznych, sprawiedliwości, skarbu i policyi z dnia 11 lutego 1860 (Dz. u. p. Nr. 39) o wygotowywaniu tak zwanych listów bezpieczeństwa i pod następującemi warunkami:

1. Przedmioty amunicyjne tego rodzaju winny przede wszystkim być zapakowane partjami w kartonach z twardej tektury sznurkami obwiązanych lub zaklejonych, w taki sposób, aby w kartonach nie mogły zmieniać położenia (drgać). Następnie trzeba pudełka upakować szczelnie obok siebie i jedno nad drugim w mocnych skrzynkach drewnianych dobrze spojonych i wszelkie odstępy próżne wypełnić tekturą, odpadkami papieru lub suchemi pakułami tak ściśle, aby przedmioty w skrzyni upakowane podczas przewozu drgać nie mogły.

Ściany skrzyni powinny mieć 2·5 aż do 3*cm.* grubości i zamknąć je należy drewnianemi szrubami. Waga jednej posyłki nie ma wynosić więcej nad 5 kilogramów.

W nabojach metalowych pociski powinny być połączone z osłonami metalowemi w taki sposób, aby kule nie wypadły i proch nie mógł się wysypywać.

2. Skrzynki z nabojami metalowemi winien nadto posyłający zamknąć plombami i całą ich powierzchnią z wyjątkiem miejsca przeznaczonego na adres, oblepić czerwonym papierem. Tak na posyler jak i na adresie posyłkowym wyrazić należy dokładnie, co posyłka zawiera a oprócz tego posyłający przyczepić ma do adresu posyłkowego deklaracją datowaną, podpisem jego opatrzoną, w której podać należy także znak plomby.

Deklaracja opiewać ma następunie:

D e k l a r a c y a.

Świadomy postanowień rozporządzenia c. k. ministerstwa handlu ddo. 6 maja 1885, L. 15819, oświadcza podpisany, że posyłka wyrażona w dołączonym adresie posyłkowym, plombą ze znakiem opatrzoną, odpowiada tym postanowieniom i że bierze na siebie odpowiedzialność za wszelką szkodę, któraby wynikła z mylności niniejszej deklaracji.

(Data.)

(Podpis.)

3. Urzędy pocztowe winny obchodzić się ostrożnie z takimi posyłkami a mianowicie chronić je ile możności od niebezpieczeństwa pożaru.

4. Nabojów, których osłony nie są zrobione wyłącznie z metalu, lecz w części lub nawet z góła nie z metalu, lecz z innego materyału (np. z papieru lub tektury) nie wolno przyjmować do przewozu pocztą a według okoliczności dalej wieźć. W tym ostatnim przypadku uwiadomić należy przełożoną dyrekcją poczt i telegrafów.

5. Kto pod fałszywą lub niedokładną deklaracją oddaje przedmioty wybuchające do przewozu pocztą lub zaniedbuje środków ostrożności, przepisanych jako warunek przyjęcia kapsli, kapsli blaszkowych i nabojęw metalowych, ponosi prócz kar ustawą karną lub osobnem rozporządzeniem ustanowionych, karę konwencyonalną w kwocie 25 zł. w §. 2 Porządku poczty wozowej z r. 1838 przepisaną i jest nadto odpowiedzialny za wszelką szkodę.